



Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze
Oddział Kolejowy w Gliwicach
Śląski Klub Znakarzy Tras Turystycznych
44-100 Gliwice, ul. Dubois 12



I.dz.: 36/ŚKZ/12

Gliwice, 2012-03-20

Zarząd Dróg Miejskich
ul. Bolesława Śmiałego 2B
44-100 GLIWICE

dotyczy: projektowej ścieżki rowerowej wzdłuż ul. Bojkowskiej

W związku z ogłoszonym przetargiem na dokumentację techniczną ścieżki rowerowej wzdłuż ul. Bojkowskiej zaznajomiliśmy się z koncepcją i stwierdzamy, że zawiera błędy, które powinny być wyeliminowane w kolejnej fazie projektowej, a niniejsze uwagi powinny być włączone do materiałów przetargowych jako obowiązujące wykonawcę dokumentacji.

Cieszymy się, że gliwiczcy rowerzyści zmiierzający m.in. w stronę Przyszowic, zamku w Chudowie i Mikołowa będą mogli bezpiecznie przemieszczać się ścieżką rowerową wzdłuż ul. Bojkowskiej. Docelowo projektowana obecnie ścieżka będzie mogła być wykorzystana jako fragment trasy rowerowej nr 371 planowanej w ramach Śląskiej Sieci Tras Rowerowych, tym bardziej, że Starostwo Powiatowe jeszcze w tym roku zamierza wykonać oznakowanie fragmentu tej trasy w Gminie Gierałtowiec.

Pierwszym błędem jest zbyt mała szerokość ścieżki rowerowej. Załącznik nr 2 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych pkt. 7.11 określa minimalną szerokość dwukierunkowego ciągu pieszo-rowerowego na 4,0 m, przy czym droga dla rowerów przedstawiona na rys. 7.11.5 powinna mieć co najmniej 2,5 m.

Koncepcja nie określa rodzaju nawierzchni drogi dla rowerów. Zgodnie z opinią Zespołu ds. Ścieżek Rowerowych GDDKiA opublikowanej pod adresem https://www.gddkia.gov.pl/userfiles/articles/i/infrastruktura-rowerowa_3000/opinia_nawierzchnia.pdf jedynym prawidłowym rozwiązaniem jest dobrze wykonana nawierzchnia asfaltowa i takiej właśnie nawierzchni oczekują wszyscy rowerzyści.

Z uwagi na brak ogólnopolskich standardów infrastruktury rowerowej projektanci powinni kierować się tzw. dobrą praktyką inżynierską, sięgając m.in. do krakowskich standardów technicznych tej infrastruktury, dostępnych m.in. pod adresem http://www.bip.krakow.pl/wladze/zarzadzenia/pliki/zp_2103_04.pdf. Zdumiewa nas, że ani twórcy koncepcji nie zastosowali tych standardów, ani nie sprawdziły tego osoby odbierające tą koncepcję. Zgodnie z nimi (i ze zdrowym rozsądkiem) łuki poziome powinny mieć promień $R = 20$ m, a wyjątkowo na zakrętach przy skrzyżowaniach $R = 4$ m, tymczasem w koncepcji nagminnie występują miejsca, gdzie ścieżka załamuje się pod kątem prostym, a przy skrzyżowaniach uporczywie trzyma się krawężnika, zamiast zmierzać w stronę przejazdu dla rowerzystów bez zbędnych zakrętów. Zgodnie z opinią Zespołu ds. Ścieżek Rowerowych GDDKiA opublikowanej pod adresem http://www.gddkia.gov.pl/userfiles/articles/i/infrastruktura-rowerowa_3000/documents/opinia_odginanie__3_.pdf oś ścieżki rowerowej nie powinna odginać się w rejonie skrzyżowań od osi jezdni, może z wyjątkiem wylotu ul. Toruńskiej, gdzie powinna przeciąć istniejącą wysepkę.

Kolejnym błędem jest przerywanie ciągłości ścieżki rowerowej bocznymi zjazdami gospodarczymi. Rowerzyści powinni mieć zapewnioną wygodną jazdę, bez niepotrzebnego

łamania niwelety i podrzucania roweru na niepotrzebnych krawężnikach. Jednocześnie kierowcy powinni mieć jednoznaczny sygnał, że przecinając ścieżkę ograniczoną krawężnikami nie mają na niej pierwszeństwa, niezależnie od konieczności zaprojektowania przy niej odpowiednich znaków drogowych pionowych i poziomych.

Zjazdy gospodarcze o charakterze bocznych uliczek powinny zostać przebudowane tak, jak pozostałe zjazdy, z krawężnikami oddzielającymi zjazdy od jezdni ul. Bojkowskiej. Charakter uliczek powinien być zachowany tylko w tych miejscach, gdzie jest duży ruch samochodów ciężarowych.

Niepokoi nas, że w koncepcji nie zostało przedstawione rozwiązanie, jak rowerzysta może skręcić ze ścieżki rowerowej w ul. Kopalnianą i ul. Sienną, a także w uliczki prowadzące do istniejących przy ul. Bojkowskiej przedsiębiorstw oraz jak może powrócić w tych ulic na ścieżkę. Koncepcja ścieżki rowerowej nie bierze pod uwagę, że przy wylotach ul. Kopalnianej i ul. Siennej jest ograniczona widoczność. Prawdopodobnie koncepcję należy uzupełnić o przejazdy dla rowerzystów przy tych skrzyżowaniach i odcinki ścieżek prowadzące w głąb tych ulic poza obręb obu skrzyżowań.

Prawidłowo został rozwiązany przebieg ścieżki w rejonie zatoki autobusowej w km 1,6, ale niepokoi, czy przy projektowaniu zostanie zachowana skrajnia ścieżki, tj. szerokość 2,4 m pomiędzy tylną ścianką wiaty przystankowej a ewentualną barierką U-12. W Bojkowie koncepcja w ogóle nie określa, gdzie powinna znaleźć się wiatka przystankowa, a tym samym nie można określić, czy zaproponowana ścieżka została narysowana prawidłowo. W Bojkowie ścieżka biegnie obok krawężnika przy zatoce parkingowej. Naszym zdaniem bardziej prawidłowe byłoby oddalenie w tym miejscu ścieżki rowerowej od krawężnika tak, jak przy zatoce autobusowej, aby ograniczyć prawdopodobieństwo spotkania się rowerzystów z otwieranymi drzwiami samochodów.

Przy rondzie ścieżka rowerowa przecina istniejącą ścieżkę, dla której „zapomniano” zaprojektować przejazd dla rowerzystów przez ul. Bojkowską, jak również nie przewidziano w miejscu skrzyżowania obu ścieżek łuków poziomych o promieniu $R = 4$ m.

Uważamy, że zobowiązanie projektantów do uwzględnienia powyższych uwag jest niezbędne, jeżeli chcemy, aby wykonana ścieżka mogła dobrze służyć rowerzystom i zachęcała innych do korzystania z roweru.

Z poważaniem

SEKRETARZ KLUBU



Piotr Rościszewski

PREZES KLUBU



Jan Rychlik

Kopie:
a.a. x 1